



Commission tripartite spéciale
de la MLC, 2006



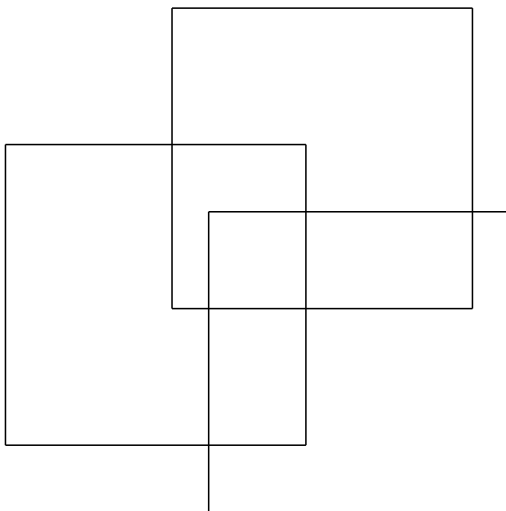
Bureau
international
du Travail

Genève

STCMLC/2018/3

Résumé des observations et suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

**Document d'information en vue de la troisième réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(Genève, 23-27 avril 2018)**



Département
des normes
internationales
du travail

Département
des politiques
sectorielles

Genève, 2018

STCMLC/2018/3

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles**

**Résumé des observations et suggestions relatives
aux amendements au code de la convention
du travail maritime, 2006, telle qu'amendée**

**Document d'information en vue de la troisième réunion
de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(Genève, 23-27 avril 2018)**

Geneva, 2018

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	1
Observations générales concernant les propositions présentées par les groupes des représentants des gens de mer et des armateurs à la Commission tripartite spéciale	1
Observations et suggestions sur les propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentées par le groupe des représentants des gens de mer (règles 2.1, 2.2 et 2.5, annexes A5-I et A5-II et nouvelle annexe A2-I)	4
I. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime	4
II. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.2 – Salaires	5
III. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la nouvelle directive B.2.5.4	7
IV. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l'annexe A5-I	7
V. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l'annexe A5-III	8
VI. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la nouvelle annexe A2-I	8

Introduction

1. Dans sa lettre du 3 octobre 2017, le Directeur général invitait tous les Membres de l'Organisation, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article XV de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), à lui faire connaître, avant le 30 mars 2018 toute observation ou suggestion concernant les [amendements proposés par le groupe des représentants des gens de mer](#) nommés à la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, à propos des dispositions du code relatives à la règle 2.1, à la règle 2.2 et à la règle 2.5 de la convention, ainsi que des annexes A5-I, A5-II et de la nouvelle annexe A2-I. Le Directeur général a aussi transmis à tous les Etats Membres, pour information, une [proposition présentée par le groupe des représentants des armateurs](#) pour l'élaboration de directives de l'OIT, en dehors de la MLC, concernant la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
2. Conformément au paragraphe 4 de l'article XV, le présent document résume les observations et suggestions qui ont été communiquées en réponse à la lettre du Directeur général. Les neuf Membres ci-après ont transmis leurs observations: *Allemagne, Chine, Côte d'Ivoire, Estonie, Japon, Norvège, Panama, Thaïlande et Turkménistan*.
3. Quelques gouvernements ont indiqué avoir organisé des consultations tripartites au sujet de leurs observations et suggestions. Certains gouvernements ont donc transmis les commentaires des partenaires sociaux, qui sont repris dans les pages qui suivent.
4. Ce résumé a été préparé à des fins d'information pour les participants à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale; il correspond au deuxième point inscrit à l'ordre du jour de la réunion.
5. On trouvera dans la partie ci-après les observations générales et positions concernant les amendements au code de la MLC, 2006, proposés par le groupe des représentants des gens de mer, ainsi que la proposition pour l'élaboration de directives de l'OIT, en dehors de la MLC, 2006, présentée par le groupe des représentants des armateurs. La partie suivante contient des observations générales et particulières sur le détail des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, soumises par le groupe des représentants des gens de mer. Ces observations sont classées par référence aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006.

Observations générales concernant les propositions présentées par les groupes des représentants des gens de mer et des armateurs à la Commission tripartite spéciale

6. Le gouvernement de la *Chine* se félicite de la proposition présentée par le groupe des représentants des gens de mer concernant le besoin urgent de garantir le paiement du salaire du marin lorsqu'il est retenu en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée, mais fait valoir qu'il convient aussi de tenir dûment compte des difficultés auxquelles sont confrontés les armateurs pour répondre à ce besoin. Le gouvernement de la Chine n'appuie pas la proposition du groupe des représentants des armateurs car, vu leur nature non contraignante, les directives n'atteindraient pas leur objectif et ne parviendraient pas à garantir le maintien des salaires des gens de mer retenus en captivité.

-
7. Le gouvernement de la *Côte d'Ivoire* se déclare globalement favorable au principe du maintien du salaire des gens de mer pendant la période durant laquelle ils sont retenus en captivité par des pirates, estimant qu'il s'agit là d'une responsabilité (hors faute) de l'armateur.
 8. Le gouvernement de l'*Estonie* indique que l'adoption d'amendements à la MLC, 2006, ne serait justifiée que si aucune autre mesure n'était suffisante ou efficace pour assurer le maintien du revenu des gens de mer en cas d'actes de piraterie ou de vols à main armée. Il déclare que dans plus de la moitié des cas documentés les salaires ont été versés dans leur intégralité aux marins concernés; quant aux cas restants, il s'agissait de marins travaillant sur des bateaux de pêche et des boutres qui ne sont pas couverts par la MLC, 2006, ou de réclamations portant sur d'autres éléments que les salaires impayés. Il semble donc qu'amender la MLC, 2006, ne suffirait pas à régler le problème pour les bateaux qui ne relèvent pas de la convention et les navires de pêche battant pavillon d'Etats ne l'ayant pas ratifiée. Il serait donc préférable d'essayer en premier lieu de régler la question au moyen de directives de l'OIT et si, et uniquement si, cette mesure n'était pas efficace, d'envisager d'amender la convention. L'administration maritime de l'Estonie préconise que les navires battant pavillon de zones exposées à la piraterie ou traversant de telles zones aient l'obligation de prendre une assurance, conformément à la pratique de la Marine Kidnap for Ransom & Hijack (K&R) Insurance, en vigueur dans l'industrie maritime. Lorsqu'elles procèdent à des inspections, les administrations maritimes pourraient ainsi vérifier que l'armateur est assuré et gérer le risque auquel sont exposés tant les membres de l'équipage que l'Etat du pavillon en cas d'actes de piraterie. L'obligation d'assurance incomberait à l'armateur en tant que personne responsable du bien-être des membres de l'équipage. Le gouvernement déclare que, quelle que soit la mesure choisie, les principes suivants devraient prévaloir: i) les mesures relatives à la garantie financière ne devraient pas s'appliquer à tous les bateaux, car l'obligation d'assurance deviendrait alors disproportionnée. Il conviendrait de définir précisément les zones exposées à la piraterie et l'assurance ne devrait être établie que pour la traversée de ces zones; ii) préférence devrait être donnée à l'obligation d'assurance de l'armateur plutôt qu'au régime national de sécurité sociale; iii) lorsqu'est appliqué le dispositif de garantie financière, l'armateur devrait avoir la possibilité de choisir entre d'autres mesures que l'assurance et les garanties fournies par les institutions financières, étant donné que celui-ci peut disposer de moyens suffisants pour assurer le paiement des salaires. Le gouvernement de l'Estonie ne pourrait accepter une disposition sur l'assurance obligatoire en vertu de la MLC, 2006, que si tous ces principes étaient appliqués; dans le cas contraire il appuierait de préférence l'élaboration de directives de l'OIT en dehors de la MLC, 2006.
 9. Le gouvernement du *Japon* fait observer que le nombre d'incidents causés par la piraterie et les vols à main armée sur des navires a baissé et qu'il n'y a pas eu de cas où des gens de mer ont été retenus en otage pendant une longue période. Notant, qui plus est, que ces incidents concernent généralement des boutres et d'autres bateaux ne relevant pas de la MLC, 2006, il considère qu'il y a lieu d'envisager la proposition du groupe des représentants des armateurs d'élaborer des directives de l'OIT avec la participation des travailleurs et des employeurs comme une option visant à améliorer la situation plutôt que comme des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006.
 10. Le gouvernement de la *Norvège* déclare que l'un des principes de base de la MLC, 2006, est de codifier les situations constituant habituellement une relation de travail normale, exception faite de l'abandon qui, initialement, ne figurait pas dans la convention et qui n'a été incorporé qu'ultérieurement. La proposition du groupe des représentants des gens de mer traite de circonstances exceptionnelles étant donné que, fort heureusement, il est rare que des gens de mer soient retenus en captivité. Il faut être très prudent avant d'accepter des amendements concernant des circonstances exceptionnelles. Les amendements concernant la documentation des gens de mer et des armateurs ou des navires ne peuvent être acceptables que s'ils ont une justification fondée, par exemple, sur l'ampleur d'une question ou d'un

problème particulier. La raison principale en est que ces amendements font peser sur toutes les parties concernées une lourde charge administrative et sont source de confusion, notamment dans la phase d'entrée en vigueur. Les documents en question ne devraient en général être requis que pour les aspects relevant de la relation de travail classique. Le gouvernement ajoute que ses observations ne portent que sur la proposition soumise par le gouvernement des représentants des gens de mer, puisque c'est la seule qui contient des amendements à la MLC, 2006.

11. Le gouvernement du *Panama* convient que les armateurs devraient continuer de verser les salaires (y compris les virements prévus) aux gens de mer retenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée, jusqu'à ce que le marin concerné soit libéré ou dûment rapatrié. Cependant, le gouvernement n'est pas favorable aux amendements visant à modifier les contrats et la certification des navires. L'obligation relative à la garantie financière est une question sensible et ferait peser sur les Etats et les armateurs un énorme fardeau administratif et économique. Le gouvernement souligne que les définitions proposées sont claires et conformes à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à la résolution pertinente de l'Organisation maritime internationale.
12. Le gouvernement de la *Thaïlande* formule des observations et se déclare en désaccord sur certains éléments de la proposition du groupe des représentants des gens de mer. Il approuve la proposition du groupe des représentants des armateurs consistant à élaborer, en dehors de la MLC, 2006, des directives de l'OIT relatives à la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est retenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et reprenant les éléments indiqués à l'alinéa *c*) du document [STCMLC/WG/2017/D.1](#). Le gouvernement soutient aussi les mesures transitoires visant à utiliser les orientations établies par le Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer (MPHRP) du Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN) dans le *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning – Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*, en attendant que soient élaborées, en dehors de la MLC, 2006, de nouvelles directives officielles de l'OIT.
13. Le Conseil de l'entreprise privée de Panama (CONEP), tout en exprimant sa préoccupation concernant les gens de mer encore retenus en captivité et la situation financière de ces marins ainsi que de leur famille, et reconnaissant la nécessité de garantir le maintien du salaire des marins pendant la période de captivité, considère que la proposition du groupe des représentants des gens de mer n'aiderait pas les personnes touchées et ne permettrait pas d'atteindre le but recherché. Le nombre de cas de piraterie où des gens de mer n'ont pas perçu leur salaire est extrêmement réduit. Qui plus est, la plupart des cas notifiés concernaient des navires ne relevant pas du champ d'application de la MLC, 2006, tels que navires de pêche, boutres et jonques, ou battant pavillons d'Etats qui n'avaient pas ratifié la MLC, 2006. La solution la plus appropriée, la plus efficace et la plus équilibrée consisterait donc à élaborer des directives en dehors de la MLC, 2006, avec un champ d'application plus large qui s'étendrait aussi au personnel à bord des navires de pêche. Le guide de bonnes pratiques du MPHRP/ISWAN pourrait à cet égard servir de base pour l'élaboration de telles directives.
14. L'Association estonienne des armateurs n'est pas favorable à la proposition du groupe des représentants des gens de mer, considérant que les mesures de protection sociale destinées aux gens de mer en cas d'actes de piraterie ou de vols à main armée ne doivent s'appliquer qu'aux bateaux naviguant dans les zones exposées à la piraterie. Les armateurs dont les navires sillonnent ces zones devraient acquérir l'assurance complémentaire nécessaire (K&R Insurance) pour les cas où un équipage serait retenu en captivité, séparément pour chaque navire, vu le coût élevé de la mesure. Le dispositif de garantie financière proposé a pour conséquence que tous les armateurs devraient prendre à leur charge les coûts

supplémentaires afférant à l'assurance K&R, étant donné que cette couverture aujourd'hui ne figure pas dans les contrats d'assurance types. La proposition du groupe des représentants des armateurs offre une solution plus raisonnable. L'élaboration de directives éviterait des coûts supplémentaires inutiles à la charge des armateurs, tout en offrant à ceux dont les navires ne sillonnent pas des zones exposées à la piraterie la possibilité de prendre les mesures appropriées le cas échéant.

15. Le Syndicat estonien indépendant des gens de mer appuie la proposition du groupe des représentants des gens de mer. Les membres d'équipage ne sont pas libres de décider si le navire doit traverser une zone exposée à la piraterie ou s'il doit disposer d'une protection armée. Ces décisions sont prises par l'armateur. Quand des marins sont retenus en captivité à la suite d'actes de piraterie, les familles elles aussi souffrent parce qu'elles dépendent du salaire de ces marins. Des directives non contraignantes ne permettraient pas d'assurer un revenu suffisant aux familles des marins pendant la période où ils sont retenus en captivité.

Observations et suggestions sur les propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentées par le groupe des représentants des gens de mer (règles 2.1, 2.2 et 2.5, annexes A5-I et A5-II et nouvelle annexe A2-I)

I. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

16. Quelques gouvernements (*Chine, Japon, Norvège*) se déclarent favorables à la proposition relative à la norme A2.1.
17. Le gouvernement de la *Norvège* indique la raison pour laquelle il est disposé à accepter le paragraphe 8 proposé: «Tout Membre adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut pas prendre fin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs» – à savoir que, dans une relation de travail classique, le marin a un moindre pouvoir de négociation que l'armateur et doit dès lors bénéficier de la protection de la loi, par exemple en cas de cessation de la relation de travail. La cessation du contrat pendant la captivité devrait être considérée comme un cas de rupture illégale de la relation de travail car le marin captif n'est pas en mesure de faire quoi que ce soit à cet égard.
18. Le gouvernement de la *Chine* fait remarquer que, dans sa rédaction actuelle, le code de la MLC, 2006, ne constitue pas en pratique une garantie contre la rupture du contrat d'engagement maritime par l'armateur, entraînant la cessation du paiement des salaires durant la période de captivité.
19. Le gouvernement de l'*Allemagne* demande si le seul objectif de cet amendement est de protéger le droit du marin d'être payé durant sa captivité (maintien du paiement du salaire), ou s'il s'agit aussi de protéger la relation de travail dans son ensemble, qui comprend d'autres droits, comme le droit à un congé. En outre, étant donné que la date à laquelle le préavis de fin de contrat est donné n'est pas la même que la date d'expiration dudit contrat, il est difficile de déterminer quelles situations sont couvertes par l'interdiction de cessation du contrat d'engagement maritime pendant une période de captivité, en particulier si l'intention est de repousser la date de fin du contrat dans les cas où un préavis a été donné

avant la période de captivité, ou aussi de couvrir les cas où un préavis est donné pendant la période où le marin est captif.

20. Le gouvernement de la *Norvège* propose de déplacer les définitions de «piraterie» et de «vols à main armée» pour les faire figurer éventuellement après le paragraphe 8 proposé. Il ne serait pas approprié d'inscrire ces définitions dans un nouveau paragraphe 1, étant donné que la norme A2.1 vise à régir tous les contrats d'engagement maritime et que la piraterie et les vols à mains armées, de par leur nature même, sont exceptionnels.
21. Le gouvernement du *Japon* propose de supprimer, dans le nouveau paragraphe 1 proposé¹, les termes qui ont été ajoutés à la définition de «vols à main armée à l'encontre des navires» figurant dans la résolution de l'OMI A.1025(26): «cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon», par souci de cohérence avec la définition harmonisée au plan international. Il ne semble pas nécessaire d'insérer l'exemple de l'enlèvement car il est déjà compris dans la définition. En ce qui concerne le nouveau paragraphe 8, le gouvernement propose: i) de remplacer le membre de phrase «adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut» par les termes «veille à ce qu'un contrat d'engagement maritime ne puisse», étant donné que certains pays ont déjà transposé cette interdiction dans leur législation; et ii) d'insérer après «ne peut pas prendre fin» les termes «jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'à ce que le décès du marin soit confirmé» et, dans la version anglaise, de remplacer «while» par «when», afin d'harmoniser le libellé du nouveau paragraphe 8 de la norme A2.1 et le nouveau paragraphe 7 de la norme A2.2.1².

II. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.2 – Salaires

22. Plusieurs gouvernements (*Chine, Japon, Norvège, Panama*) sont opposés aux dispositions proposées en matière de garantie financière (paragraphe 8 de la norme A2.2.1³ et norme A2.2.2).

¹ Le paragraphe 1 de la norme A2.1 proposé est libellé comme suit: «Aux fins des normes A2.2.1 et A2.2.2, de la directive B2.5.4 et de la présente norme, l'expression: a) "piraterie" s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS); b) "vols à main armée à l'encontre des navires" désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter; cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon.»

² Ce nouveau paragraphe 7 (norme A2.2.1) proposé est libellé comme suit: «Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, son salaire et les prestations prévus dans son contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d'être effectués, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.»

³ Ce nouveau paragraphe 8 (norme A2.2.1) proposé est libellé comme suit: «Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que le salaire et les prestations dues au marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, continuent à lui être versés.»

-
23. En ce qui concerne la proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à la norme A2.2, visant, lorsqu'un marin est maintenu captif par des pirates, à garantir le versement du salaire pendant la durée de la captivité, le gouvernement de la *Norvège* indique que, alors qu'il peut accepter le nouveau paragraphe 7 proposé pour la norme A2.2.1, il n'approuve pas la disposition prévoyant une garantie financière spécifique pour ce cas de figure, car il est très rare et ne justifie pas la mise en place d'une prescription générale s'imposant à tous les armateurs. Il conviendrait plutôt de traiter ce problème par la voie d'accords conclus entre partenaires sociaux ou d'arrangements avec d'autres organisations pour les navires traversant des zones à haut risque, quelle que soit leur définition ou leur délimitation.
24. Le gouvernement du *Japon* estime que le nouveau paragraphe 7 proposé est superflu si le nouveau paragraphe 8 de la norme A2.1 était adopté. En ce qui concerne la proposition d'insérer un nouveau paragraphe 8 dans la norme A.2.2.1 ainsi qu'une nouvelle norme A.2.2.2, et de nouvelles dispositions dans les annexes connexes, le gouvernement considère que le dispositif de garantie financière est déjà prévu au paragraphe 9 a) de la norme A2.5.2 et qu'il convient d'examiner attentivement les correspondances entre les garanties financières prévues dans la règle 2.5 et la norme A2.2.2 proposée.
25. Le gouvernement de la *Chine* indique qu'il n'appuie pas la proposition concernant la norme A2.2. Il serait difficile de mettre en œuvre le dispositif proposé qui non seulement créerait des complications administratives pour les Etats Membres, mais viendrait aussi accroître les coûts de fonctionnement pesant sur les armateurs.
26. Le gouvernement de l'*Allemagne* demande si la proposition du groupe des représentants des gens de mer concernant la norme A2.2 a pour seul objectif de protéger le droit du marin d'être payé durant sa captivité (maintien du salaire) ou s'il s'agit aussi de protéger la relation de travail dans son ensemble, qui comprend d'autres droits, comme le droit à un congé. S'agissant des propositions en matière de garantie financière, le gouvernement demande des précisions concernant: i) la situation dans laquelle un prestataire de la garantie financière est obligé de payer, en particulier si la captivité du marin est, en tant que telle, un sinistre couvert, parce que l'objectif de l'amendement proposé est de faire en sorte que les marins aient droit systématiquement et immédiatement à la garantie financière, ou si, comme dans le cas d'abandon, le sinistre couvert est constitué si l'armateur a provoqué une rupture des liens avec le marin, en violation de ses obligations (par exemple non-versement du salaire ou autres prestations); ii) la signification du paragraphe 8 de la norme A2.2.1 proposé, qui pourrait être interprété à tort comme signifiant que la garantie requise est en faveur de l'armateur, à savoir que celui-ci a le droit de se retourner vers l'assurance en cas de difficulté de paiement; iii) la raison pour laquelle il n'existe pas de disposition similaire au paragraphe 12 de la norme A2.5.2 sur la garantie financière en cas d'abandon, prévoyant que le prestataire de la garantie financière peut réclamer les prestations dont aurait bénéficié le marin et obtenir satisfaction auprès de l'armateur après avoir effectué les paiements dus au marin.
27. Le gouvernement de la *Thaïlande* s'interroge sur la pertinence du terme «accès direct» dans le contexte du dispositif de garantie financière (nouvelle norme A2.2.2, paragraphe 3⁴) et demande qu'il soit examiné plus avant étant donné que, dans la pratique, si un marin est tenu en captivité, l'armateur thaïlandais lui versera à l'avance, à titre d'assistance financière, un

⁴ Le paragraphe 3 de la nouvelle norme A2.2.2 proposée est libellé comme suit: «Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, à tout marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire battant le pavillon du Membre, et/ou à son représentant désigné.»

montant correspondant à un ou deux mois d'indemnisation, puis sollicitera le remboursement auprès du prestataire de la garantie financière. Le gouvernement propose de remplacer, au paragraphe 4⁵, les mots «aux gens de mer» par «à tous les marins à bord du navire», de façon à être en conformité avec les règles d'inspection dans les ports étrangers, qui exigent généralement que toutes les preuves documentaires soient affichées à bord dans un endroit accessible à tous les marins. Il conviendrait d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 5⁶: «Cette preuve documentaire en anglais doit être fournie à l'armateur par le prestataire de la garantie financière.» Les termes «jusqu'au décès du marin pendant sa captivité» figurant à la fin du paragraphe 7⁷ devraient être remplacés par les termes «jusqu'à ce que la date du décès du marin pendant sa captivité soit connue».

III. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la nouvelle directive B.2.5.4

28. Le gouvernement de la *Norvège* indique qu'à son avis cette disposition est inutile si le nouveau paragraphe 8 de la norme A2.1 et le nouveau paragraphe 7 de la norme A2.2.1 sont approuvés.

IV. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l'annexe A5-I

29. Les gouvernements de la *Norvège* et de la *Thaïlande* sont opposés à la proposition concernant l'annexe A5-I.

30. Le gouvernement de la *Norvège* indique qu'il n'est pas favorable à la modification du certificat de travail maritime. Le problème est très limité et ne concerne heureusement que peu de marins. L'inclusion de cet élément dans le processus de certification imposerait aux armateurs et aux administrations de lourdes et inutiles contraintes administratives.

31. Le gouvernement de la *Thaïlande* met en relief la charge supplémentaire que représenteraient, pour les gouvernements, l'adoption de lois en vue de la mise en place d'une nouvelle version du certificat de travail maritime et, pour les armateurs, l'élaboration d'une nouvelle version de la déclaration de conformité du travail maritime.

⁵ Le paragraphe 4 de la nouvelle norme A2.2.2 proposée est libellé comme suit: «Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.»

⁶ Le paragraphe 5 de la nouvelle norme A2.2.2 proposée est libellé comme suit: «Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-II. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.»

⁷ Le paragraphe 7 de la nouvelle norme A2.2.2 proposée est libellé comme suit: «Eu égard aux règles 2.1 et 2.2, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, y compris les virements prévus conformément au paragraphe 4 de la norme A2.2.1, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.»

V. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l'annexe A5-III

32. Les gouvernements de la *Norvège* et de la *Thaïlande* n'approuvent pas la proposition concernant l'annexe A5-III.
33. Le gouvernement de la *Norvège* n'est pas favorable à l'inclusion de cet élément dans la certification en vertu de la MLC, 2006, et estime donc qu'il ne devrait pas figurer parmi les éléments soumis au contrôle des navires par l'Etat du port. En outre, il ne semble pas que les intérêts de l'Etat du port et de l'Etat côtier soient affectés.
34. Le gouvernement de la *Thaïlande* insiste à nouveau sur la charge supplémentaire que représenteraient, pour les gouvernements, l'adoption de nouvelles lois en vue de la mise en place d'une nouvelle version du certificat de travail maritime et, pour les armateurs, l'élaboration d'une nouvelle version de la déclaration de conformité du travail maritime.

VI. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la nouvelle annexe A2-I

35. Les gouvernements de la *Norvège* et de la *Thaïlande* n'appuient pas la proposition concernant la nouvelle annexe A2-I.
36. Le gouvernement de la *Norvège* indique qu'il n'est pas favorable à cette nouvelle annexe car il ne soutient pas la disposition sur la mise en place d'une garantie financière supplémentaire.
37. Le gouvernement de la *Thaïlande* souligne la contrainte supplémentaire imposée aux gouvernements.